

瑞浪市生活交通ネットワーク計画検討分科会の検討内容

1 検討方針

第 2 回瑞浪市地域公共交通会議で提示したネットワーク計画素案を基に、分科会において課題となる事項の検討及び案の絞りこみを行ってきた。その検討経緯を以下に取りまとめる。

1. 生活交通ネットワーク形成の方針

分科会で議論する中で、生活交通ネットワークの形成にあたっては、次の方針で取り組むものとした。

- ・昼間の買い物や通院目的で利用できるコミュニティバス便が通っていない地域（公共交通不便地域）が多いので、これらの地域を極力改善する。
- ・市内の公共交通ネットワークを維持し、活性化させる観点から、鉄道・路線バスと瑞浪市コミュニティバスネットワークを一体的に捕え、交通手段間の連携によって利便性の高い仕組みとする。
このため、市南部は、現行の東濃鉄道バス路線を活かした案とする。
- ・現行のサービス水準をできるだけ維持すること。（運行本数の維持、中心部まで直通でいける便の維持等）
- ・高齢者利用が多いため、できるだけ目的地まで直通で行けること。

2. 案の絞り込み

上記の方針に基づき、それぞれの案を次のように評価した。

①A 案（定時定路線＋タクシー補助券の配布）

- ・タクシー補助券の配布は、市全域の公共交通空白地域をなくすことができるが、路線バス・コミュニティバスのサービスと適用範囲がかぶることになり、これら公共交通への影響が大きい。
- ・配布を交通空白地域に限定するとしても、範囲の設定が困難である。
- ・経費試算によると大幅な経費増となる見込みである。

②B 案（市全域のデマンド交通＋通学便）

- ・市全域にデマンドを導入すると、市全域の公共交通空白地域をなくすことができる
- ・市中南部を通る東濃鉄道バス路線の利用者減少が懸念されるなど、影響が大きい。

③C案（市北部にデマンド交通＋中心部・南部は定時定路線＋通学便）

- ・市の北部では公共交通空白地域をなくすことができ、中南部では東濃鉄道バス路線と連携したネットワークを形成できることから、市の北部と中南部の地域特性にあった適切な方法といえる。
- ・市中南部では一部に公共交通空白地域が残ることになるとともに、地域で異なる運行方式となるため、住民の合意形成を十分に行う必要がある。

④D案（定時定路線の一部路線短縮＋端末部デマンド交通）

- ・デマンド交通、コミュニティバスの運行本数増加により、公共交通空白地域が解消できる。
- ・デマンド導入地域では乗継が前提となるため、利用者サービスが現行よりも低下し、利用しづらくなる。

→ 以上の評価により、C案の北部地区デマンド案を基本案として、詳細を検討することにした。

3. 検討の進め方

現在のコミュニティバスは児童生徒の通学に利用されている。

このため、C案を基本として検討するにあたり、「通学バス」と「コミュニティバス及びデマンド交通」に切り分け、それぞれで検討を行った。

2 通学バス

瑞浪市地域公共交通総合連携計画において、スクールバスの有効活用（①通学時間帯以外のスクールバス車両の活用 ②一般客の混乗）が検討課題として挙げられている。

瑞浪南中学校（平成 28 年開校予定）については、スクールバスの有効活用は行わないこととして瑞浪市地域公共交通会議において決定したため、瑞浪北中学校（平成 31 年開校予定）及び日吉小学校、釜戸小学校については検討した。

1. 通学に係るコミュニティバスの現状

- ・日吉小・中学校、釜戸小・中学校の一部の児童生徒が通学に利用。
- ・通学時間帯に合わせた早朝、夕方の運行ダイヤとなっている。
- ・夏季休暇、始業式等に合わせた特別な運行ダイヤがある。
- ・通学便であっても、中心部や釜戸駅まで運行している路線では、一般の利用がある。

（通学便の利用者の約 11%、1 日当たり約 20 人）

■コミュニティバス通学便の利用者数

路線	出発場所	出発時刻	運行日数	総利用者数			1 日平均利用者数		
				一般	児童生徒	合計	一般	児童生徒	合計
釜戸＝平山線	平山口	6:57	21	17	564	581	0.8	26.9	27.7
	JA 釜戸支店前	16:10	21		263	263		12.5	12.5
釜戸＝大湫線	八瀬沢	7:00	21	71	812	883	3.4	38.7	42.0
	瑞浪駅前	15:30	21	59	397	456	2.8	18.9	21.7
	釜戸中学校前	18:05	21	8	50	58	0.4	2.4	2.8
日吉線	細久手	7:05	21	43	279	322	2.0	13.3	15.3
	瑞浪駅前	16:00	21	29	130	159	1.4	6.2	7.6
	北野神社前	7:06	21	120	360	480	5.7	17.1	22.9
	瑞浪駅前	15:35	21	87	218	305	4.1	10.4	14.5
	半原野菜売場前	7:09	21		247	247		11.8	11.8
	日吉小学校前	16:00	21		151	151		7.2	7.2
合計				434	3,471	3,905	20.7	165.3	186.0
				11.1%	88.9%	100.0%	11.1%	88.9%	100.0%

2. 求められるサービス水準（学校別）

○瑞浪北中学校

- ・瑞浪南中学校と同等のサービス水準の確保。
- ・スクールバス（無料）の運行に関しては、次の5つの水準を目指す。

- 1 統合によって通学距離が長くなるすべての生徒を対象に運行
→ 通学距離6 kmのあるなしに関わらず
- 2 安全に運行
→ 停留所まで500 m以内（自転車、送り迎えが不要）
→ 全員が座れるバスの大きさ、台数の確保
→ 非常天災時は、十分な安全確認を行った上で運行について判断
- 3 短い時間での運行
→ バスに乗っている時間は平均20分～30分程度
- 4 特別な時間割や参観日等にも運行
→ 学校の教育活動は全て
- 5 部活動の時間等が確保できるように運行
→ 朝は7：30までに到着、放課後も活動時間を確保

※平成23年度作成「中学校統合に関するQ&A」より

○日吉小学校、釜戸小学校

- ・現在のコミュニティバスによる運行水準の継続

3. 市北部の小中学校の通学手段の検討

平成31年4月の中学校統合によりスクールバス運行等が予定されているため、小中学校の通学手段については、統合前（平成27年度～平成30年度）と統合後（平成31年度～）の2段階で検討する必要がある。

（1）平成27年度～平成30年度

1）スクールバス車両導入の検討

現行コミュニティバスの運行継続またはスクールバス導入を検討するにあたり、スクールバス導入の際は次のことが想定される。

- ・一般客が利用できなくなり、児童生徒のみが利用対象者となる。
- ・運行形態が「一般乗合旅客自動車運送事業」から「一般貸切旅客自動車運送事業」または「特定旅客自動車運送事業」へ切り替わる。

「一般貸切旅客自動車運送事業」の場合、国土交通省の定める算定基準を適用すると、大幅な経費増大となる。「特定旅客自動車運送事業」の場合、運行経費については関係機関、運行事業者との協議が必要となる。

【参考】コミュニティバス（乗合）とスクールバス（貸切）の経費試算（単位：円）

路線	現行の系統		コミュニティバス（乗合）	スクールバス（貸切）
日吉線	細久手～東濃厚生病院前	朝	1,277,645	4,922,000
		夕	1,247,464	4,922,000
	北野神社前～瑞浪駅	朝	1,388,307	4,662,000
		夕	1,388,308	4,662,000
	半原野菜売り場前～日吉小学校前	朝	658,651	4,922,000
		夕	658,652	4,922,000
釜戸＝大湫線	八瀬沢～瑞浪駅前	朝	1,541,725	6,216,000
	瑞浪駅前～八瀬沢	夕	1,702,688	6,736,000
	釜戸中学校前～八瀬沢	夕	1,028,655	6,736,000
釜戸＝平山線	平山口～J A釜戸支店前	朝	1,051,290	5,182,000
		夕	1,905,022	5,182,000
合計			13,848,407	59,064,000

※車両5台を想定（現コミュニティバス車両数）。

※コミュニティバスは、通学経路以外も含めた路線全体の距離により算出。

※スクールバスは、国土交通省の貸切運賃制度（時間・距離の併用）をもとに設定。営業所からの通学経路までの推定距離・時間により算出。

2) 方向性

スクールバス（貸切）にする場合、運行経費の大幅な増加が予想されるため、小中学校の通学手段は現行通りコミュニティバスにより行う。

学校	通学手段
日吉小学校	コミュニティバス（日吉線）
日吉中学校	
釜戸小学校	コミュニティバス（釜戸＝大湫線、釜戸＝平山線）
釜戸中学校	

3) 路線（経路）の選択肢

現行のサービス水準を下回らないようにするには、次の選択肢がある。

- 〔 ① 現行コミュニティバスの経路【各地 → 小中学校 → 瑞浪市中心部】
② 瑞浪市中心部まで運行している路線を小中学校までに短縮【各地 → 小中学校】 〕

①の場合、一般客は朝に瑞浪市中心部までコミュニティバスを利用することができるため、デマンド交通は、コミュニティバスの運行時刻以降に運行する。

②の場合、一般客は朝に瑞浪市中心部まで移動する手段が無くなるため、コミュニティバスの運行経費は下がるが、デマンド交通を朝から運行する必要がある。

■経費試算

【A】 現行コミュニティバスの経路 約 14,000 千円/年

【B】 瑞浪市中心部まで運行している路線を小中学校までに短縮 約 10,000 千円/年

路線	出発地	出発時間	年間経費	
			【A】 現行経路	【B】 学校まで
日吉線	細久手	7:05	1,277,645	641,277
	日吉小学校前(瑞浪駅前)	16:00	1,247,464	641,277
	北野神社前	7:06	2,776,615	868,190
	日吉小学校前(瑞浪駅前)	15:35		
	半原野菜売場前	7:09	1,317,303	1,317,303
	日吉小学校前	16:00		
釜戸＝大湫線	八瀬沢	7:00	1,541,725	631,411
	JA釜戸支店前(瑞浪駅前)	15:30	1,702,688	1,499,213
	釜戸中学校前	17:35	1,028,655	1,028,655
釜戸＝平山線	平山口	6:57	1,051,290	1,051,290
	JA釜戸支店前	16:10、17:45	1,905,022	1,905,022
計			13,848,407	9,583,638

※試算方法 運送キロ単価 (243 円/キロ) ×年間運行距離

(2) 平成31年度～

1) 方向性

- ・瑞浪北中学校は、基本をスクールバスとする。
- ・小学校はコミュニティバスの他、スクールバスも活用できる可能性があるため、検討を要する。

2) バス利用者の見込み

	バス利用率	児童生徒総数	バス利用者
釜戸小学生	42%	110人	46人
日吉小学生	51%	79人	40人
瑞浪北中学生（日吉・釜戸中学生）	100%	125人	125人

※小学生は、平成26年4月現在のバス利用率（釜戸小学校42%、日吉小学校51%）より推計

3) 対応案

次の案が想定されるが、教育委員会でルート案を検討中のため、最終的にはその結果によって車両数、車両の大きさ、ルート等が決まる。それぞれに課題があり、経費もかかるため、今後、教育委員会とも連携して検討する。

	学校	交通手段	メリット	デメリット
案①	日吉小学校 釜戸小学校 瑞浪北中学校	スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ・安全、確実な運搬が可能。 ・生徒数の増減による車両変更への対応に優れる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>小学生用と中学生用の運搬（2往復）が必要になり、時間、ルートの検証が必要。</u> ・道路幅員によっては、自宅近くに乗降場所を設定できない。
案②	日吉小学校 釜戸小学校	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・小学生の通学時間に合わせてコミバスの出発時刻を変更可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスは、道路幅員によっては、自宅近くに乗降場所を設定できない。
	瑞浪北中学校	スクールバス		
案③	日吉小学校 釜戸小学校	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・各地から小学校までは、現行通りのコミバス利用のため、変化が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>中学生は乗継となる。</u> ・<u>コミバス区間は、中学生全員が座れない。</u> ・始発を30分程度早める必要がある。
	瑞浪北中学校	コミュニティバス →スクールバス		

①スクールバス(運行委託を想定)

	交通手段	台数	1台当たり運行費(千円)	運行経費	車両補助金	財政措置
日吉小学校	スクールバス	6	10,000	60,000	なし	維持管理費に対して普通交付税措置あり(維持管理費単価5,500千円×6台=33,000千円)
釜戸小学校	スクールバス					
瑞浪北中学校	スクールバス					

※1台当たり運行経費は、貸切による試算より設定。特定旅客運送事業にすれば、上記より安くなる可能性がある。

②スクールバス+コミュニティバス

	交通手段	台数	1台当たり運行費(千円)	運行経費	車両補助金	その他、財政措置等
日吉小学校	コミュニティバス	3	-	10,000	あり	現行の費用から試算
釜戸小学校	コミュニティバス	2				
瑞浪北中学校	スクールバス	6	10,000	60,000	なし	維持管理費に対して普通交付税措置あり(維持管理費単価5,500千円×6台=33,000千円)
合計				70,000		

③スクールバス+端末コミュニティバス

	交通手段	台数	1台当たり運行費(千円)	運行経費	車両補助金	その他、財政措置等
日吉小学校	コミュニティバス	3	-	10,000	あり	現行の費用から試算
釜戸小学校	コミュニティバス	2				
瑞浪北中学校	コミュニティバス+スクールバス(小学校で乗換)	5	10,000	50,000	なし	維持管理費に対して普通交付税措置あり(維持管理費単価5,500千円×5台=27,500千円)
合計				60,000		

3 コミュニティバス及びデマンド交通

定時定路線型の東濃鉄道バス・コミュニティバスとデマンド交通が市内に共存した公共交通ネットワークとなるため、公共交通の運行サービス水準の検討を踏まえて、デマンド交通の運行方式及び両システムの運賃について検討する。

3-1 公共交通のサービス水準の検討

1. 現行コミバス大湫（デマンド交通）のサービス水準確保

現行コミバス大湫のサービス水準を確保するための方法を比較すると、以下の条件により、デマンド交通以外の公共交通手段では確保が困難。

	交通手段	運行本数	運賃	乗降場所
サービス水準	コミバス大湫	瑞浪市街地まで 一日一往復	700円	自宅付近
サービス水準対応 確保の可否	コミュニティバス	○	○	× 自宅付近は不可
	デマンド交通	○	○	○
	タクシー券	○	× 利用者負担 増加	○

2. 現行コミュニティバスの維持すべき水準

○運行本数

利用平均1日1人未満の便も存在するため、必要に応じて減便も検討する。

○運賃（100円～400円）

上限金額が400円となっており、現状以上の運賃設定は困難。

○乗降場所（バス停）

昼中に利用されているバス停は、通院、買い物目的で瑞浪中心部（東濃厚生病院、瑞浪駅周辺）まで移動する高齢者が主に利用するため、維持する必要がある。

○利用者需要

60歳以上で自動車免許を持たない住民約5,100人。

（コミュニティバスが通ってない地域（交通空白地域）において自動車免許を持たない60歳以上の住民は約660人）

3. 東濃鉄道バスのサービス水準維持

- ・明知線は市内利用者が多く、陶地区では1日あたり約90人が瑞浪駅方面まで利用している。
- ・陶地区では、瑞浪駅方面への利用者は朝が多く、多くは瑞浪駅までの利用。（昼間は、地区内での利用と思われる。）

平日平均1日あたり東鉄バス利用者数

路線	方面	全線利用者数(乗車のみ)	内、瑞浪市内利用者数(乗車のみ)	内、陶地区利用者数(乗車のみ)
明知線	瑞浪駅方面	251	133	90
	明智方面	286	269	33
瑞浪・駄知・多治見線	瑞浪駅方面	257	29	-
	駄知方面	245	65	-

※データは、平成26年11月10日(月)～21日(水)の平日10日間の1日平均

4. 地区別の公共交通対応水準

(1) 土岐地区

○現状

- ・コミュニティバス「名滝＝市原線」「名滝＝一日市場線」「日吉線」「釜戸＝大湫線」の4路線が運行。

○デマンド導入に係る検討課題

- ・「日吉線」「釜戸＝大湫線」は無くなるため、一部地域ではサービス水準が低下する。サービス水準を維持するならば、「名滝＝市原線」「名滝＝一日市場線」の増便で対応することが考えられるが、デマンド適用の区域の検討等と合わせて検討する必要がある。
- ・東部の一部地域においては公共交通が無い状況が続くため、デマンド交通の範囲を広げるなど、検討を要する。

■現行及び路線廃止後のサービス水準

	現行	デマンド導入の場合
名滝＝市原線	2 循環	2 循環
名滝＝一日市場線	1 循環	1 循環
釜戸＝大湫線	片方向 3 便ずつ	0 便
日吉線	片方向 1 便ずつ	0 便

■土岐地区のコミュニティバス利用者

路線	起点	発時刻	H26.6 の 1 ヶ月		1 日 当たり 平均	
			路線全体	土岐地区	路線全体	土岐地区
名滝＝ 市原線	瑞浪駅前	8:48	28	16		
		8:45	137	86		
	計		165	102	8	5
	瑞浪駅前	10:58	35	16		
		10:55	120	72		
計		155	88	7	4	
名滝＝ 一日市 場線	瑞浪駅前	9:33	42	35		
		9:30	150	106		
	計		192	141	9	7
釜戸＝ 大湫線	八瀬沢	7:00	883	24	42	1
	旧釜戸郵便局	17:00	16	9	1	0
	瑞浪駅前	15:30	456	12	22	1
	釜戸駅前	12:20	55	36	3	2
	瑞浪駅前	11:50	104	47	5	2
	瑞浪駅前	17:30	19	4	1	0
	計		1,533	132	73	6
日吉線	北野神社前	7:06	120	50	6	2
	瑞浪駅前	15:35	305	11	15	1
	計		425	61	20	3
合計			2,470	524	118	25

※1 日平均コミバス利用者は 25 人であるが、そのうち、9 人（22 人の約 4 割）が釜戸＝大湫線、日吉線を利用している。

(2) 稲津地区

○現状

- ・コミュニティバス 萩原線 が 1 日 2 往復運行。
- ・東濃鉄道 明智線 が上り、下りとも 1 時間 1 便程度運行。

○検討課題

- ・コミュニティバス 萩原線 の運行回数等サービス水準を、他地区の水準と比較しながら検討する必要がある。

(3) 明世地区

○現状

- ・コミュニティバス 日吉線 が上り 3 便、下り 4 便運行。

○デマンド導入に係る検討課題

- ・明世町内の戸狩地区、山野内地区については中心市街地に近いことから、デマンド対応とするのか検討する必要がある。
- ・デマンド対応から外した場合、コミュニティバス 日吉線 は減便または廃止となることから、戸狩地区、山野内地区についてはコミュニティバスの対応が必要となるため、瑞浪中央線の路線の見直し等を行う必要がある。

3-2 デマンド交通の検討





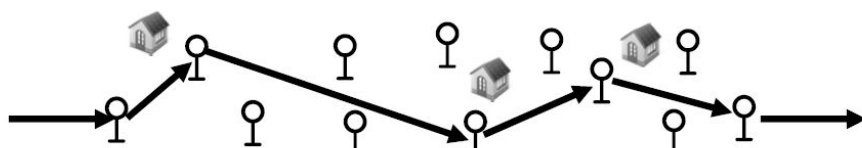
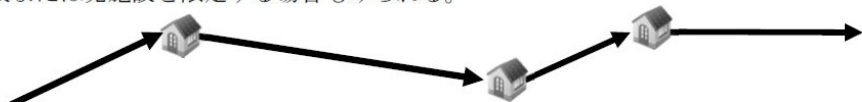
デマンド交通には様々なタイプがあるため、瑞浪市に合った方式を検討する。

1. 運行方式

(1) 運行方式の種類

下表の A (定路線型) は、予約が無い地域でも運行するため非効率な方式となるになる。このため、選択可能な方式は B、C、D である。

表 2 運行方式からみた分類パターン

	運行方式の特徴 (イメージ) [ 自宅  バス停等]
A 定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p> 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 
C 自由経路ミーティングポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 
D 自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 

(出典：「デマンド交通の手引き」平成 25 年 3 月 国土交通省中部運輸局)

(2) 経路の選択

瑞浪市の場合、谷戸の道路沿道に集落があり、基本的な運行経路は決まって来ることから、必要な箇所のみ迂回する「迂回ルート型」の対応が適当となる。

乗降場所とするバス停は、現行のコミュニティバスのバス停よりも多数設置し、自宅からバス停までの移動距離を短くすることで、現行のコミバス大湫に近い水準（自宅付近での乗降）の対応が可能となる。

■運行方式の比較

	B 迂回ルート型	C・D 自由経路型
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 運行ルートが決まっているので、利用者にとってわかりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 自宅から目的地までドアツードアに近いサービスのため、高齢者等にとって安全に外出が可能。
デメリット (課題)	<ul style="list-style-type: none"> 自宅前ではなく、バス停までの移動が必要。 乗降場所で待つことが必要。 (現行バスと同様) 	<ul style="list-style-type: none"> 瑞浪市の場合、バスが走行できる道路は、地区の主要道路になる（枝道に入った場合、戻ってこれない道は運行できない）ため、迂回ルート型との違いは小さい。 乗降場所によっては小型車両でなければ対応できない。 所要時間が左記よりも長くなる。 タクシーと同様のサービスのため、タクシー事業者との調整が必要。

2. 運行ダイヤ

(1) 基本ダイヤの設定

瑞浪市の場合、片道の運行に30分～1時間近くかかることから、時間フリーの場合には必要車両台数が増え、相乗りがしづらく、運行効率が悪くなる。

基本ダイヤを設定すれば、車両台数を最小化による経費削減、コミュニティバスの運行地域との公平性、相乗りの促進に繋がる。

方式	基本ダイヤ型	時間フリー型
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 概ねの発時刻、着時刻が設定されており、予約に応じて運行。 	<ul style="list-style-type: none"> 需要に応じて随時運行。
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 相乗りが促進され、効率的な運行になる。 コミュニティバスの運行本数に近い運行とすることで、地域間の公平性が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者にとっては、利用したいときにいつでも利用でき、利便性が高い。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 利用できる時間が限定される。 	<ul style="list-style-type: none"> 必要車両台数が増える可能性がある。 相乗りにくい。 タクシーとの違いがなくなる。

(2) 今後の検討課題

基本ダイヤ型は、現行のコミュニティバスと類似の方法となるため、できるだけ1台の運行に需要を集中させる工夫が必要となる。そこで、利用者からの運行時刻の要望把握を要する。

3-3 運賃の検討

1. 現行の運賃

瑞浪市のコミュニティバスは100円～400円（ゾーン制）であるが、400円の地域から運賃低廉化の要望がある。

■現行のコミュニティバス運賃

瑞浪中央線	100円
山田線	100円
名滝＝市原線	100円～300円
名滝＝一日市場線	100円～300円
萩原線	100円～300円
陶線	100円
釜戸＝平山線	100円（デマンドに移行）
釜戸＝大湫線	100円～400円（デマンドに移行）
日吉線	100円～400円（デマンドに移行）

■東濃鉄道バス運賃

瑞浪駅前からの片道運賃表

瑞浪駅前からの定期代を調べる場合は「定期旅客運賃表」と付き合わせてご利用下さい。

但し運賃の赤紫色の部分は料金から10円マイナスして算出して下さい。

H26. 4. 1 改定

明智方面のりば				駄知方面のりば			
停留所	運賃	停留所	運賃	停留所	運賃	停留所	運賃
【 明 智 線 】				【 瑞 浪 ＝ 駄 知 ＝ 多 治 見 線 】			
竜門通り	100	水上	500	竜門橋東	100	南山公園前	380
土岐橋	100	樋の下	500	元町	100	山神	440
市原	100	陶小学校前	500	上野町	100	総合公園前	490
益見橋	100	陶中学校前	500	一色	100	山神温泉口	490
萩原口	200	陶町口	500	上一色	180	紅陵高前	500
下小里	240	陶コミュニティセンター前	500	下山田	180	ウェルフェア土岐	500
稲津公民館前	240	陶旭町	500	山田団地口	240	下石貞	500
小里	240	陶東町	500	上山田	240	阿庄口	500
稻荷下	300	吹越	500	石橋	290	西陵団地前	500
興徳寺口	300	関屋口	500	堀越	290	石拾	500
山の田	300	吉良見	500	本郷町	380	昭和農園前	500
下川折	350	吉田小学校前	500	東駄知	380	小谷口	500
川折口	400	大田	500	丸山橋	380	下沢	500
川折	400	上田	500	長者町	380	現代陶芸美術館口	500
田尻	470	徳間	500	駄知南山	380	多治見総合グラウンド口	500
大川	490	新町	500	駄知	380	多治見高校口	500
大川団地前	500	明智駅前	500			上町	500
				旭ヶ丘南	420	本町7丁目	500
				旭ヶ丘北	420	豊岡町3丁目	500
						まなびパーク前	500
						多治見駅前	500

2. 運賃事例

他市の事例では、コミュニティバスは100円～200円、デマンドは300円が多い。

■コミュニティバス運賃事例

	名称	運賃
土岐市	市民バス	100円（一部200円）
多治見市	コミュニティバス 「ききょうバス」	中心市街地線 100円（一部200円） 総合福祉センター・太平公園線 200円
可児市	さつきバス	200円
美濃加茂市	あい愛バス	200円

■デマンド運賃事例

	名称	運賃
土岐市	予約あいのりタクシー「のってこ」	300円
美濃市	乗り合わせタクシー	300円
可児市	電話で予約バス	300円
美濃加茂市	あい愛予約バス	300円

3. 運賃の考え方

コミュニティバス、デマンド交通は、瑞浪市が事業主体となって市民の移動を確保する。

このため、採算性に基づく運行ではなく、市民の移動を確保するインフラとするよう、利用料金を平準化させる。

4. 収支率の算定

(1) 現行のコミュニティバス収支率（児童、生徒を除く）

収支率	年間経費（千円／年）…①	41,593
	収入（千円／年）…②	8,025
	収支率（②/①）	19.3%
利用者一人 当たり経費	利用者数（人／年）	63,194
	利用者一人当たり経費（円／人）	658

※運行経費、収入は平成25年度実績より

(2) デマンドの収支率試算

①利用者数の想定

コミバス利用者からの転換と新規需要（昼間にコミバスの通っていない地域からの需要）により想定。

A コミュニティバスからの転換人数：48人

	総利用者数			1日平均利用者数		
	一般	児童生徒	合計	一般	児童生徒	合計
釜戸＝平山線	26	827	853	1.2	39.4	40.6
釜戸＝大湫線 (釜戸地区内)	82	1259	1341	3.9	60.0	63.9
日吉線	935	1385	2320	42.7	66.0	108.6
合計	1,043 23.1%	3,471 76.9%	4,514 100.0%	48 22.4%	165 77.6%	213 100.0%

※平成26年6月実績より積算(運行日数21日)

B 新規需要者：21人

	60歳以上の自動車運転 免許非保有者(コミバス 沿線地区外のみ)	コミバス利用率	1日平均コミバス 利用者数
日吉	237	平均コミバス利用者 (48人/日) / 60歳以上の自動車 運転免許非保有者 (1,380人)	620人×3.5%
明世	0		
大湫	74		
釜戸	309		
合計	620	3.5%	21

⇒ デマンド平均利用者(A+B) = 69人/日

②収支率

- ・収支率のみで比較すると、コミュニティバス以上の割合が見込まれる。

	運賃300円	運賃400円	運賃500円
運賃単価(円)	300	400	500
1日平均利用者数(人/日)	69	69	69
1日あたり収入(円/日)	20,700	27,600	34,500
年間日数	245	245	245
年間収入(円/年)	5,071,500	6,762,000	8,452,500
年間経費(円/年)	25,461,000	25,461,000	25,461,000
収支(円/年)	20,389,500	18,699,000	17,008,500
収支率	19.9%	26.6%	33.2%
利用者一人当たり経費(円/人)	1,506		

※運賃によって利用者数は変化しないと仮定した試算(実際は変化すると推測される)

5. 運賃設定と経費

□ 運行経費単価の設定

			税抜き	
	項目	単価		備考
①	運行時間	9	時間	8時～17時(12時台は休憩)
②	運行日数	253	日	年末年始のみ運休
③	車両数	3	台	地区1台,日吉と明世は2地区で1台
④	車両借り上げ料金	3,000	円/時	他都市を参考
⑤	オペレータ人数	2	人	他都市を参考
⑥	オペレータ単価	150,000	円/月	他都市を参考

□ コンビニクル経費の設定

			税抜き	
	項目	単価		備考
⑦	サーバーレンタル	60,000	円/月	コンビニクル資料
⑧	機器レンタル	13,000	円/月・台	コンビニクル資料
⑨	通信費	5,000	円/月・台	

■ 運行経費の試算(今後の検討で変更になる可能性があります)

(単位:円)税抜き

		初年度	次年度以降	備考
初期投資	システム構築関連費用	800,000		コンビニクル資料
	PR周知費用	500,000		他事例参考
	許認可申請費用	-		他事例参考
	車両費	7,500,000		1台250万円
	その他	200,000		他事例参考
	計	9,000,000	0	
維持経費	運行費(運行借り上げ費用)	20,493,000	20,493,000	①×②×③×④
	サーバーレンタル	720,000	720,000	⑦×12ヶ月
	機器レンタル	468,000	468,000	⑧×③×12ヶ月
	オペレータ人件費	3,600,000	3,600,000	⑤×⑥×12ヶ月
	通信費	180,000	180,000	③×⑨×12ヶ月
	計	25,461,000	25,461,000	
合計		34,461,000	25,461,000	

■運賃別収支予想												単位:千円	
	検討ケース	現行 (H26見込)	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
	コミバス運賃	100円 ～ 400円	現行通り、100円～300円			全路線200円～にアップ			瑞浪中央線、山田線のみ200円 にアップ				
	デマンド運賃	-	300円	400円	500円	300円	400円	500円	300円	400円	500円		
経費	コミバス	30,791	20,058										
	コミバス通学便 ※各地から市街地までの経路	13,849	13,849										
	デマンド (コミバス大湫の 補助金額)	308	25,461										
	計	44,948	59,368										
収入 (運賃)	コミバス	6,674	4,807			8,036			7,217				
	コミバス通学便(一般利用分)	1,352											
	デマンド		5,072	6,762	8,453	5,072	6,762	8,453	5,072	6,762	8,453		
	計	8,026	9,879	11,569	13,260	13,108	14,798	16,489	12,289	13,979	15,670		
収支	コミバス	24,117	15,251	15,251	15,251	12,022	12,022	12,022	12,841	12,841	12,841		
	コミバス通学便 ※各地から市街地までの経路	12,497	13,849	13,849	13,849	13,849	13,849	13,849	13,849	13,849	13,849		
	デマンド	308	20,389	18,699	17,008	20,389	18,699	17,008	20,389	18,699	17,008		
	計	36,922	49,489	47,799	46,108	46,260	44,570	42,879	47,079	45,389	43,698		
現況との比較			12,567	10,877	9,186	9,338	7,648	5,957	10,157	8,467	6,776		
補助金	コミバス		2,295										
	コミバス通学便 ※各地から市街地までの経路	6,204	1,844										
	デマンド(県補助金の場合)		3,500										
	デマンド(国補助金の場合)		12,730										
	計(県補助金の場合)	6,204	7,639										
	計(国補助金の場合)		16,869										
↓													
■補助金を含めた収支予想													
	検討ケース	現行 (H26見込)	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
	コミバス運賃	100円 ～ 400円	現行通り、100円～300円			全路線200円～にアップ			瑞浪中央線、山田線のみ200円 にアップ				
	デマンド運賃	-	300円	400円	500円	300円	400円	500円	300円	400円	500円		
収支(県補助金の場合)			30,718	41,850	40,160	38,469	38,621	36,931	35,240	39,440	37,750	36,059	
収支(国補助金の場合)				36,759	35,069	33,378	33,530	31,840	30,149	34,349	32,659	30,968	
現況との比較(県補助金の場合)				11,132	9,442	7,751	7,903	6,213	4,522	8,722	7,032	5,341	
現況との比較(国補助金の場合)				6,041	4,351	2,660	2,812	1,122	-569	3,631	1,941	250	

「コミュニティバス+コミュニティバス通学便+デマンド交通」による収支を「現行のコミュニティバス+コミバス大湫」と比較すると、ほとんどの場合が現行より経費が上昇する試算となる。

6. 今後の検討課題

- ① 運賃について関係者等との調整
- ② 東濃鉄道バスとの運賃差の検討

東濃鉄道バスは採算性に基づいて運賃を決定しており、運賃上限額はコミュニティバスより高いものの、サービス水準（運行時間帯、運行本数）はコミュニティバスよりも高い。ただし、デマンド交通と比較すると、同等の金額となることが予測される。

サービス水準の平準化を図る観点から、東濃鉄道バス運賃（市内分）を一部市が負担することで利用者の利便性向上を図るなど、今後の検討課題として挙げられる。